Comisión de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas
Carpeta Nº 2678 de 2017

Versión Taquigráfica N° 1707 de 2018

TERMINAL FLUVIO MARÍTIMA

Versión taquigráfica de la reunión realizada el día 11 de julio de 2018

(Sin corregir)

PRESIDE:	Señor Representante Martín Tierno.
MIEMBROS:	Señores Representantes Sergio Arbiza, Daniel Caggiani, Felipe Carballo, Ángel Domínguez, Adrián Peña y Pablo Pérez González.
PROSECRETARIA:	Señora Viviana Calcagno.

SEÑOR PRESIDENTE (Martín Tierno).- Habiendo número, está abierta la reunión.

Tenemos dos notas para ingresar. La primera de ellas es una solicitud de audiencia que nos hacen artesanos de La Paz, Colonia Piamontesa, departamento de Colonia, que están tratando de salvar íconos histórico-patrimoniales y, en este caso, nos quieren plantear la situación en que se encuentra el puente negro sobre el río Rosario. Si están de acuerdo, proponemos recibirlos el miércoles 1º de agosto.

(Apoyados)

——También tenemos una invitación que nos hace llegar la Corporación Ferroviaria para recorrer un tramo de vía que fue inaugurado el 26 de junio entre los departamentos de Tacuarembó, Rivera y Paysandú, desde Piedra Sola hacia el norte

La propuesta que hace la Presidencia de la Comisión es hacer la recorrida el día miércoles 25 de julio. Si están de acuerdo, coordinaríamos por Secretaría con la Corporación y estaríamos informando el horario de salida desde el Palacio.

(Apoyados)

——Se pasa a considerar el primer punto del orden del día: "Sistema de Cobro Electrónico de Pasajes en el Transporte Público de Pasajeros. Establecimiento", que se propone archivar.

Se va a votar.

(Se vota)

——Seis por la afirmativa: AFIRMATIVA. Unanimidad.

El proyecto pasa al archivo.

Se pasa a considerar el segundo punto del orden del día: "Terminal Fluvio- Marítima". Enajenación de padrones N° 6.177 y 7.751, ubicados en el predio con frente a la Rambla Costanera Sur de Montevideo, conocido como 'Predio Mauá'", que tiene media sanción del Senado y no hay propuesta de modificación.

En discusión general.

Si no se hace uso de la palabra, se va a votar si se pasa a la discusión particular.

(Se vota)

——Cinco en seis: AFIRMATIVA.

En discusión particular.

En discusión el artículo 1º.

Si no se hace uso de la palabra, se va a votar.

(Se vota)

——Cinco en seis: AFIRMATIVA.

En discusión el artículo 2º.

Si no se hace uso de la palabra, se va a votar.

(Se vota)

——Cinco en seis: AFIRMATIVA.

SEÑOR PEÑA (Adrián).- Que se rectifique la votación.

SEÑOR PRESIDENTE.- Se va a rectificar la votación del artículo 2º.

(Se vota)

——Seis por la afirmativa: AFIRMATIVA. Unanimidad.

En discusión el artículo 3º.

Si no se hace uso de la palabra, se va a votar.

(Se vota)

——Seis por la afirmativa: AFIRMATIVA. Unanimidad.

En discusión el artículo 4º.

Si no se hace uso de la palabra, se va a votar.

(Se vota)

——Seis por la afirmativa: AFIRMATIVA. Unanimidad.

En discusión el artículo 5º.

Si no se hace uso de la palabra, se va a votar.

(Se vota)

——Seis por la afirmativa: AFIRMATIVA. Unanimidad.

En discusión el artículo 6º.

Si no se hace uso de la palabra, se va a votar.

(Se vota)

——Seis por la afirmativa: AFIRMATIVA. Unanimidad.

SEÑOR CAGGIANI (Daniel).- Voy a fundar el voto de la siguiente manera. Originalmente, este proyecto fue enviado por el Poder Ejecutivo en un proyecto de ley de rendición de cuentas anterior. Nosotros solicitamos y discutimos con el Poder Ejecutivo, y con muchos integrantes de esta Comisión, la posibilidad de que este tema pudiera ser debatido en el ámbito de la Comisión respectiva y no en el ámbito de una rendición de cuentas, para poder tener todos los elementos y, sobre todo, considerar una iniciativa de estas características con la profundidad y seriedad que corresponde.

El proyecto original que envió el Poder Ejecutivo al Senado de la República constaba de cinco artículos; luego del trabajo que hicieron los senadores, en coordinación con algunos diputados, se agregó el artículo 6º que tiene una cláusula importante: permite al Estado asegurarse de que el concesionario que gane el llamado, cuando se realice en el marco de la ley de iniciativa privada, haga las obras correspondientes. También que pueda haber un reaseguro por parte del Estado para que esas obras se hagan y que los padrones que se enajenen no se puedan pasar al privado hasta que este no haga las obras correspondientes. Creo que eso también le da una nueva seguridad sobre todo al Estado de que, en realidad, el privado puede hacer las obras correspondientes que tienen que ver con el puerto, la escollera, etcétera.

Me parece importante haber recibido en la Comisión a todas las organizaciones e instituciones que están, por lo menos, vinculadas a esta temática, desde la Intendencia departamental, que tiene que autorizar el uso de ese espacio público desde el punto de vista del ordenamiento territorial, el municipio, con las autoridades correspondientes y los partidos políticos que han participado, los organismos correspondientes que también fungen el contralor en la parte patrimonial, como la Comisión del Patrimonio Cultural de la Nación, la Dirección Nacional que tiene que ver con el tema del medio ambiente, hasta personalidades que han querido venir a plantear aspectos que hacen a la temática del proyecto de ley.

En concreto, ninguno de los que han venido han planteado reparos sobre el proyecto de ley que estamos votando, sino sobre el posible impacto que pueda tener, que se podría dar en función del llamado público que tendrían que hacer las autoridades nacionales competentes.

Asimismo, hice una serie de sugerencias ya que sería importante remitir las versiones taquigráficas a los organismos correspondientes para que también puedan contar, por lo menos, con la opinión que han tenido los catedráticos en ese sentido.

Si bien la bancada del Frente Amplio, en un principio, trató de que los predios no se enajenaran sino que tuvieran un sistema diferente, como un comodato o una concesión por tantos años, el Poder Ejecutivo ha decidido avanzar en este sentido y creo que es importante porque podría revitalizar una zona de la ciudad que está bastante deprimida, generar puestos de trabajo en un momento en el que también la economía uruguaya lo necesita y también una inversión importante en materia millonaria, sobre todo en infraestructura, para dotar a la ciudad de una infraestructura y que el turismo pueda llegar de manera adecuada a los principales puntos de la Ciudad Vieja.

En ese marco, planteamos afirmativamente nuestro voto.

SEÑOR PEÑA (Adrián).- Nosotros hemos votado de manera negativa, en general, este proyecto de ley y vamos a fundar las razones.

La primera tiene que ver con una cuestión de principios. Nosotros somos defensores de la libre competencia y hoy el monopolio de hecho del transporte entre Montevideo y Buenos Aires lo tiene esta empresa. Por lo tanto, todo aquello que venga a consolidar esa posición dominante que tiene en el mercado perjudica la libre competencia y, por ende, a los usuarios. Lo ideal sería que decisiones que se toman desde el Gobierno o del

Poder Legislativo desalentaran esa concentración que se viene dando en muchos ámbitos en el Uruguay en los últimos tiempos, porque no es deseable.

Por otra parte, otorgar las terminales a quienes son los operadores, es decir, que el dueño de la terminal sea la empresa que opera allí, no es una situación ideal. Es una situación que se ha ido dando, que se ha consolidado en Montevideo, que no es de ahora, pero no es un estado ideal. Si lo trasladamos al Aeropuerto Internacional de Carrasco, y el operador fuera una aerolínea equis, tendría muchísimas ventajas, porque podría ajustar sus horarios, los costos, los tiempos de espera o los manejos administrativos. No es ideal que el dueño de la terminal sea el que la opera. Así pasó en su momento en Colonia; hoy cualquiera puede atracar en el puerto de Colonia, porque una empresa no administra la terminal.

Esto va en el sentido contrario a la libre competencia necesaria, sobre todo en este tema que asegura la movilidad entre las capitales de dos países hermanos como Argentina y Uruguay.

El gran punto está en lo que señaló al pasar el diputado Caggiani y tiene que ver con la enajenación. No estamos en contra de las concesiones; nunca lo hemos estado. La novedad ha sido que otras fuerzas políticas estén a favor de las concesiones cuando siempre las criticaron. Pero aquí se va más allá; no solo se concesiona -con lo que estaríamos de acuerdo, si bien no es lo ideal que sea a esta empresa que es la que opera-, sino que se enajena. Esto sí es nuevo y le da una serie de ventajas aún más importantes al operador.

Además, no se sabe nada del proyecto, por su propia modalidad, y no porque haya sido mala voluntad del Poder Ejecutivo ni de esta Comisión. Por acá han pasado el municipio, la intendencia, la Comisión de Patrimonio Cultural de la Nación, la Dirección Nacional de Medio Ambiente y nadie tiene cosas para aportar porque el proyecto en sí no existe. Esto tiene sentido porque hay que seguir ciertos pasos; en su momento habrá pliegos para analizar. Hoy no existe. Nadie se manifestó en contra del proyecto, pero tampoco a favor porque es algo que desconocen. Esa información no está. Estamos abriendo una gran carta de crédito. Estamos vendiendo padrones del espacio más valioso que tiene Montevideo, que es la rambla, a una empresa. Esto va a seguir generando más diferencias con sus competidores. Si esta empresa va a ser dueña y generar edificios, apartamentos, oficinas, hoteles, imaginen qué podrá hacer alguien el día de mañana que quiera competir con ella -esto es a cincuenta años-, que está en esa posición tan dominante. Esto va en el sentido contrario de lo que necesitamos.

Creo que hay que reconocer el trabajo en el Senado, porque el artículo 6º introdujo una mejora importante; el proyecto era aún peor. El artículo 6º establece que hasta que no se entreguen las obras no se podrá vender los terrenos a la empresa, lo que es un seguro para el Estado. De todos modos, seguimos vendiendo; no seguimos concesionando, no damos en comodato por equis tiempo; eso va a pasar a ser para siempre de una empresa privada. Eso no se puede dejar pasar por alto. Es una mala decisión. Podríamos haber estado de acuerdo con la concesión, por más que lo ideal no sea dárselo a la empresa monopólica, pero con la enajenación no; nunca se ha hecho. No corresponde.

Por otra parte, hay que tener en cuenta a quién se lo damos. Los antecedentes cuentan y Uruguay tiene una triste historia con el empresario López Mena, y nos hemos permitido señalarlo. Como esto surge de una iniciativa privada, sabemos cuál es la empresa que está detrás de esto. No es que haya intención del Gobierno de darle esto a López Mena y nosotros estemos señalando un error del Gobierno. En este caso, el empresario se presenta y se arma este proyecto de ley, que está en el marco de la legalidad. Pero este empresario está cuestionado, inclusive por operadores en el país. Por hacer uso de esa posición monopólica vendía paquetes que incluían hotel y otros servicios, lo que generó deudas a operadores hoteleros en el Uruguay. Tiene el monopolio del transporte, por lo que si no se le vendía a esa empresa era muy complicado vender. Esos son antecedentes que cuentan a la hora de analizar este proyecto.

Esta empresa ha tenido deudas importantes con el Estado. En 2004 se le vendía un canon por el que pagaba US$ 700.000 por año y en 2005 pasó a pagar US$ 70.000.

Luego está toda la historia reciente y conocida sobre el nefasto episodio de Pluna. Ahí el empresario engañó a todos los uruguayos, inclusive al propio Gobierno, si creo en su buena fe. Hizo una maniobra que todo el Uruguay vio en vivo por televisión, con la que hizo una estafa extraordinaria que llevó, nada más y nada menos, que al procesamiento de un ministro de Economía y Finanzas y a un presidente del Banco de la República. Eso fue hace escaso tiempo. Cuesta creer que hoy estemos entregando este cheque en blanco a un empresario con esas características. Insisto, el empresario no es confiable, no porque nos caiga mal, sino por

su relación con el Uruguay. Además, he seguido el trabajo de este proyecto en el Senado y nadie ha podido decir que el Banco de la República no sea el que va a financiar esta inversión. Una vez que se le otorgue el permiso y se le autorice el proyecto, seguramente el empresario va a financiar su proyecto con nuestro Banco de la República. O sea que le vamos a dar a López Mena un proyecto para fortalecer su posición dominante, que lo van a financiar los uruguayos a través del Banco de la República y todavía le vamos a vender determinados terrenos para comprometer esa posición dominante por los próximos cincuenta años. Creo que es demasiado. Lo que pasó con Pluna, en términos históricos, fue ayer, fue hace unas horas; no pasó hace treinta años. Es un hecho por el que hay gente procesada. Me parece que no es conveniente este proyecto.

Por último, hoy el Uruguay está analizando el financiamiento de los partidos políticos a través de una comisión investigadora y con un proyecto de ley que está a estudio de una comisión especial formada a tal fin, que ya tiene media sanción del Senado. Además, es un tema de debate continuo, en el que todos los partidos políticos estamos de acuerdo en mejorar, a fin de transparentar. Este señor ha estado involucrado prácticamente con todos los partidos políticos. Lo digo con conocimiento, porque conozco el apoyo que le dio en su momento a mi partido. Este señor siempre ha estado vinculado a quienes toman decisiones, al financiamiento de fuerzas políticas que toman decisiones. Eso aumenta sus antecedentes negativos. Que es necesario mejorar la conectividad, liberar ese espacio del puerto, poner en valor una zona de la ciudad que hoy no lo tiene, que es bueno que haya inversiones y una nueva terminal, por supuesto; nadie está en contra de eso. Pero no queremos que se haga de la forma que se va a hacer a través de este proyecto de ley. Creo que estamos cometiendo un error y por eso queremos fundamentar nuestra posición negativa al proyecto de ley en general.

SEÑOR CARBALLO (Felipe).- Quiero fundamentar mi voto afirmativo a este proyecto de ley. Nos sumamos a las palabras del diputado Caggiani. Este proyecto ingresó al Parlamento en una rendición de cuentas y el Poder Ejecutivo se comprometió a enviar una iniciativa que se pudiera tratar en esta Comisión, que está involucrada directamente al transporte marítimo.

Votamos afirmativamente porque consideramos que hay un cambio sustancial en la propuesta inicial. Compartimos la importancia del agregado que hace el Senado con el artículo 6º. Lo que sí es verdad y hay que tener en cuenta es que el proyecto no existe todavía, no hay un proyecto definido ni acabado. En realidad, hay grandes andariveles que permiten al Poder Ejecutivo hacer un llamado a presentación de propuestas, que puede ser una empresa u otra. Hemos recibido a alguna de las empresas que han venido a plantear su opinión con relación a esto, pero creo que no deberíamos adelantarnos a una discusión que seguramente se dará cuando se presente el llamado a licitación pública y se presenten todas las empresas que lo quieran hacer.

En todo caso, podemos hablar de la confianza que, en mi caso, le tengo al Poder Ejecutivo y al presidente de la República, doctor Tabaré Vázquez, a través del Ministerio correspondiente, cuando envía este proyecto de ley. Estamos hablando de dar la confianza necesaria al Poder Ejecutivo para que pueda avanzar en un llamado a licitación, con todos los elementos que hemos escuchado en oportunidad de las diferentes visitas que recibimos.

Lo otro que queda de manifiesto son las diferentes posturas. Una cosa es la postura política de los diputados y otra la de los senadores. Digo esto porque cuando uno analiza de qué manera se ha posicionado cada uno de los partidos, según lo que uno interpreta, queda de manifiesto que aquí hay dos posturas. Esto obviamente deberá obedecer a determinadas dificultades que tendrá cada uno.

Nos parece importante el artículo 6°, que cambia sustancialmente la situación y que da cierta garantía porque, en realidad, todo el proceso de enajenación se da si realmente se cumplen todas las metas propuestas.

Simplemente, quería trasmitir nuestro voto afirmativo a este proyecto de ley.

SEÑOR PEÑA (Adrián).- Quiero dejar constancia de que en el Senado el Partido Colorado votó negativamente este proyecto de ley.

SEÑOR PRESIDENTE.- Para fundar el voto, coincido con los señores diputados Caggiani y Carballo en lo expresado con relación a la enajenación de los dos padrones en la rambla sur de Montevideo. Voy a leer parte del artículo 1°, donde quedan salvadas las diferencias que podríamos tener al principio, cuando se incluyó un proyecto similar en la rendición de cuentas de 2016 En el artículo 1º se habla de los padrones y luego dice: "[…] a quien resulte adjudicatario en el llamado a Licitación Pública que se proyecta efectuar […].

Quedan excluidas de la enajenación las áreas destinadas a las obras portuarias terrestres y marítimas objeto del llamado que deberá construir el adjudicatario y en los términos y con las condiciones y gravámenes que determine el Pliego. Las obras referidas -muelles y escolleras- pasarán a ser parte del sistema portuario de Montevideo de propiedad estatal y constituyen la contrapartida de la enajenación que se autoriza". Es importante dejar claro esto; después, en la discusión que se haga del proyecto en el plenario daremos nuestra opinión con más consistencia.

Queda claro que las obras que se hagan -si es que en algún momento hay un proyecto presentado por intereses privados- de muelles y escolleras van a ser parte del sistema portuario nacional, en este caso de Montevideo, y que indudablemente eso nos da una garantía absoluta aparte de la confianza que tenemos en el Poder Ejecutivo y en el ministro de Transporte y Obras Públicas, quien nos eleva este proyecto de ley.

Como ya lo han dicho -inclusive el señor diputado Peña que no votó en general este proyecto de ley-, el artículo 6º da garantías al proceso. Queda claro que en el caso de que se haga un llamado de licitación pública, quien resulte beneficiario o ganador va a tener un plazo para hacer las obras y no va a tener la posibilidad de tener el bien en enajenación hasta que no terminen.

Esto se debe a un trabajo importante que hizo la Comisión de Transporte y Obras Públicas del Senado, donde esta iniciativa también se discutió durante mucho tiempo, al igual que la correspondiente de la Cámara de Representantes.

Como dijo el señor diputado Caggiani al principio, ninguno de los actores que nos visitó se opuso a la enajenación de los dos padrones, ya que la Comisión no tuvo la posibilidad de acceder a un preproyecto o a un futuro proyecto que se pueda estar realizando en estos dos padrones.

SEÑOR ARBIZA (Sergio Orlando).- Por ser suplente, desconozco lo que votó mi partido en el Senado.

SEÑOR PRESIDENTE.- Apoyó el proyecto.

SEÑOR ARBIZA (Sergio Orlando).- No voy a repetir todo lo que aquí dijeron. Los artículos 1º y 6º para mí son la salvaguardia de lo que pueda ocurrir en el futuro, de posibles errores, dado lo que dijo el señor diputado Peña con relación a que se supone que el ganador va a ser determinada empresa, determinada persona. Por eso voté afirmativamente.

SEÑOR CAGGIANI (Daniel).- Propongo como miembro informante al señor diputado Felipe Carballo.

SEÑOR PRESIDENTE.- Se va a votar.

(Se vota)

——Seis en siete: AFIRMATIVA.

Queda proclamado miembro informante de este proyecto de ley el señor diputado Carballo.

Si no hay más asuntos, se levanta la reunión.